

На правах рукописи

Морозов Сергей Юрьевич

Договор транспортной экспедиции

Специальность 12.00.03. – “Гражданское право, предпринимательское право, семейное право, международное частное право”.

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук**

Ульяновск - 2003

Работа выполнена на кафедре гражданского права и процесса Института права и государственной службы Ульяновского государственного университета.

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор
Воложанин Виталий Петрович

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор
Заслуженный юрист РСФСР
Романов Валерий Иосифович;

кандидат юридических наук, доцент
Ахметьянова Замира Асраровна

Ведущая организация: **Самарский государственный университет.**

Защита состоится 17 октября 2003 года в 10 часов на заседании диссертационного совета Д.212.081.13 в Казанском государственном университете по адресу: 420008 г.Казань, ул.Кремлевская, д.18, юридический факультет, ауд.326.)

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке им.Н.И.Лобачевского Казанского государственного университета.

Автореферат разослан “_____” июля 2003 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета,
кандидат юридических наук,
доцент

А.Р.Каюмова

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Интенсивное развитие рыночных отношений в России невозможно без глубокой интеграции в мировую экономику. В настоящее время трудно себе представить развитие торговли, в первую очередь международной, без развития транспортной инфраструктуры, без решения проблем совместимости национальных транспортных систем и связанных с этим проблем правового регулирования взаимоотношений между участниками транспортного процесса. В результате научно-технической революции на транспорте возросла роль экспедиторских услуг в организации перевозок грузов. Современный экспедитор выступает на мировом рынке транспортных услуг не только как посредник, но и как организатор доставки груза по схеме “от двери до двери”. Экономическая целесообразность осуществления перевозочного процесса с помощью экспедитора обусловлена тем, что экспедитор имея в своем распоряжении предложения, как грузовладельца, так и перевозчика, может выбирать наиболее рациональные пути перемещения грузов, обеспечивать полную загрузку транспортных средств, координировать перевозку различными видами транспорта.

В настоящее время в России институт транспортной экспедиции регулируется нормами права, которые не в полной мере совместимы с соответствующими нормами индустриально развитых стран и иницируемыми ими международными конвенциями. Отсутствие надлежащего правового регулирования договора транспортной экспедиции препятствует нормальному развитию внешнеторговых связей.

Выбор темы настоящего диссертационного исследования продиктован целым рядом проблем, связанных с правовым регулированием транспортно-экспедиторского обслуживания, которые существуют в российском законодательстве в настоящее время: несистематизированностью и противоречивостью имеющихся нормативных актов в указанной сфере, их несовершенством; отсутствием единообразных подходов в правоприменительной практике.

Следует отметить, что Гражданский кодекс РФ предусматривает принятие федерального закона “О транспортно-экспедиционной деятельности”. Однако в настоящее время такой закон принят Государственной Думой в третьем чтении, но отклонен Советом Федерации Федерального Собрания РФ. Уже на стадии принятия закон имеет ряд недостатков:

- не определены виды транспортно-экспедиторской деятельности;
- не очерчены пределы вмешательства государства в осуществление транспортно-экспедиторской деятельности;
- не в полной мере урегулированы права и обязанности сторон договора транспортной экспедиции;
- недостаточно урегулирована ответственность экспедитора и клиента;
- требует доработки порядок разрешения споров между экспедитором и клиентом;

- не в полной мере урегулирован один из важных вопросов о возможности деятельности транспортного экспедитора в качестве представителя одновременно нескольких лиц, участвующих в транспортном процессе, - грузоотправителя (грузополучателя) и перевозчика. О создании полноценного закона "О транспортно-экспедиционной деятельности" можно будет говорить лишь в случае признания и правового закрепления общих принципов транспортно-экспедиционной деятельности, которых придерживается мировое сообщество. В первую очередь речь идет о возложении обязанности на экспедитора организовать доставку груза различными видами транспорта по схеме "от двери до двери" с выдачей грузоотправителю единого транспортного документа, подтверждающего, что экспедитор принимает на себя ответственность за сохранность груза на всем маршруте перевозки и своевременную доставку.

Эти обстоятельства обусловили актуальность темы исследования, и ее выбор соискателем.

Степень разработанности предмета исследования. Несмотря на то, что от темпов развития транспортно-экспедиционной деятельности в России, в том числе от степени и качества ее законодательного урегулирования, напрямую зависит степень интеграции нашей страны в мировую экономику, связанные с этим правовые проблемы еще не стали предметом детального теоретического исследования в юридической литературе.

В науке гражданского права данная тематика отражена в работах М.М.Агаркова, М.К.Александрова-Дольника, В.К.Андреева, Б.К.Бадюл, А.И.Беспаловой, М.И.Брагинского, С.Н.Братуся, Г.Е.Брухиса, А.Г.Быкова, В.В.Витрянского, Е.М.Ворожейкина, Д.А.Медведева, О.С.Иоффе, Г.П.Савичева, О.Н.Садикова, В.Т. Смирнова, Е.А.Суханова, Н.Г.Рыженковой, М.А.Тарасова, Г.И.Тулугалиева, Р.О.Халфиной, Я.Ф.Фархутдинова, А.И.Хаснутдинова, С.П.Хмелева, М.Е.Ходунова, Х.И.Шварца, Г.Ф.Шершеневича, В.С.Якушева и других работах.

Однако, последняя докторская диссертация, затрагивающая правовые проблемы договора транспортной экспедиции, была написана А.И.Хаснутдиновым в 1995 году, а, следовательно, не в полной мере учитывает новейшие изменения гражданского законодательства.

В период с 1995 года по настоящее время договору транспортной экспедиции посвящена всего лишь одна диссертация (кандидатская), автором которой является С.П.Хмелев, и которая, по выражению самого автора, не охватывает рассмотрение всех вопросов по избранной тематике.

Между тем глава 41 ныне действующего Гражданского кодекса РФ "Договор транспортной экспедиции" оставляет многие вопросы без ответа, а в некоторых случаях усугубляет и без того запутанную ситуацию в правовом регулировании отношений в сфере транспортного экспедирования. В частности, определение договора транспортной экспедиции нуждается в значительной корректировке, поскольку четко не определяет предмет договора, не определен критерий деления экспедиторских услуг на основные и вспомогательные. Нет

единого мнения по вопросу отграничения договора транспортной экспедиции от смежных договоров, в особенности от договоров поручения, комиссии и агентского договора. До конца неисследованным остается вопрос о том, является ли договор транспортной экспедиции разновидностью агентского договора. К сожалению, в настоящее время по этому поводу нет единой точки зрения. Ни законодательство, ни правовая наука не дают четкого ответа на вопрос, почему договором транспортной экспедиции регулируются отношения, связанные только с перевозкой грузов, и не охватываются отношения, связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа. Эта проблема также требует тщательного исследования.

Цель исследования. Диссертация ставит своей целью критически проанализировать и систематизировать накопившийся за последние годы нормативный и практический материал, связанный с правовым регулированием отношений, вытекающих из договора транспортной экспедиции. Результатом обобщения и научно-теоретического осмысления отечественного и зарубежного опыта правового регулирования транспортно-экспедиторской деятельности по мнению диссертанта должно стать решение следующих задач:

- исследование договора транспортной экспедиции в историко-правовом аспекте;
- определение правовой природы договора транспортной экспедиции, его роли и места в системе обязательств;
- дифференциация договора транспортной экспедиции на виды;
- исследование предмета договора транспортной экспедиции и других его элементов и выработка предложений по внесению изменений в ГК РФ;
- изучение возможности деятельности транспортного экспедитора в качестве оператора смешанной перевозки грузов и решение возникающих в связи с этим правовых проблем;
- выработка рекомендаций и предложений по структуре и содержанию будущего закона “О транспортно-экспедиционной деятельности”.

Объектом исследования послужили современное состояние, тенденции и перспективы правового регулирования общественных отношений, вытекающих из договора транспортной экспедиции, проблемы определения правовой природы и конструкции договора транспортной экспедиции, отграничения его от смежных правовых институтов.

Теоретико-методологическая база исследования. В целях написания диссертации были проанализированы и систематизированы относящиеся к теме исследования положения Гражданского Кодекса Российской Федерации, транспортных уставов и кодексов, федеральных законов РФ, иных нормативных актов, международные транспортные Конвенции, нормы зарубежного за-

конодательства. Кроме того, при написании первой главы диссертации проанализированы дореволюционные нормативные акты и законодательство советского периода, посвященное регламентации отношений, вытекающих из договора транспортной экспедиции.

Общей методологической основой настоящего исследования послужил метод материалистической диалектики, основными категориями которого являются единичное и общее, причина и следствие, содержание и форма, сущность и явления, необходимость и случайность и др. Наряду с ним использованы такие общенаучные методы исследования, как анализ и синтез, моделирование и частно-научные: историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический и систематический.

Научная новизна исследования состоит в разработке предложений по изменению действующего законодательства о транспортной экспедиции и разработке проекта закона “О транспортно-экспедиционной деятельности”, а также в определении правовой природы договора транспортной экспедиции, его предмета, исследовании правового регулирования характерных для общемировой практики новых видов транспортно-экспедиционной деятельности. Особое внимание уделяется вопросам соотношения договора транспортной экспедиции с договором перевозки груза и договором на организацию перевозок. Впервые исследуется юридический состав как основание возникновения транспортно-экспедиционных отношений, а также роль юридических и фактических действий в возникновении рассматриваемого правоотношения.

Автором разработан проект закона “О транспортно-экспедиционной деятельности”. Кроме того, впервые выработаны предложения по изменению содержания и структуры главы 41 ГК РФ.

В диссертации по-новому решены уже подвергавшиеся исследованию проблемы, связанные с определением договора транспортной экспедиции, его субъектным составом, формой и содержанием, ответственностью.

На защиту выносятся следующие основные положения и выводы:

- В качестве основания возникновения транспортно-экспедиционных отношений следует рассматривать юридические действия и юридические составы, при этом:
 - под юридическим действием следует понимать волевое действие субъекта, совершение которого необходимо и достаточно для приведения в действие нормы права, регулирующей поведение субъектов соответствующего общественного отношения;
 - под юридическим составом следует понимать факты реальной действительности, совокупность которых необходима и достаточна для того, чтобы норма права начала действовать на определенные общественные отношения;
 - под фактическими действиями следует понимать волевые действия физических или юридических лиц, которые не предусмотрены гипотезой нормы

права, либо, хотя и предусмотрены, но их наличия недостаточно для наступления определенных нормой правовых последствий. Определение фактических действий приведено впервые.

- Договор транспортной экспедиции, в отличие от договоров поручения, комиссии и агентирования, направлен не на представление интересов клиента (прямое или косвенное), а на освобождение его от несвойственных функций, связанных с перевозкой грузов. Субсидиарное применение к договору транспортной экспедиции договоров поручения и комиссии невозможно.
- Деление транспортно-экспедиционных услуг на основные и дополнительные в нынешней редакции ст.801 ГК РФ не имеет практического значения, поскольку критерий такого деления не установлен.
- Возможны следующие виды договора транспортной экспедиции: договор на полное транспортно- экспедиционное обслуживание; договор транспортной экспедиции пассажиров, багажа и грузобагажа; договор на оказание услуг, связанных с фрахтованием транспортного средства; договор по обеспечению международной перевозки груза; договор на организацию транспортно-экспедиционного обслуживания. Структура главы 41 ГК должна быть изменена. Первая ее часть должна содержать нормы общего характера, относящиеся ко всем видам транспортной экспедиции, последующие главы должны быть посвящены конкретным видам договора;
- Договор транспортной экспедиции не может иметь своим содержанием перевозку грузов, в противном случае, налицо смешанный договор. Исключение составляет лишь доставка грузов на станции железных дорог, в порты и аэропорты, поскольку в этом случае целью “вспомогательной” перевозки является обеспечение основной перевозки. Экспедиторская услуга по организации перевозки не охватывает собственно перевозку грузов. Данный вид услуги следует отличать с одной стороны от организации услуг, связанных с перевозкой, а с другой – от договора на организацию перевозок;
- Ответственность экспедитора, действующего от имени клиента, должна быть меньше, чем ответственность экспедитора, действующего в отношении третьих лиц от своего имени, либо выполняющего услуги самостоятельно.
- Транспортный экспедитор может выступать в качестве оператора комбинированной перевозки груза в случаях, когда он выдает свой собственный перевозочный документ, устанавливает единую ставку за весь маршрут перевозки, осуществляет перевозку сборного груза, иным образом принимает на себя единую ответственность.

Апробация и внедрение результатов исследования. Результаты исследования апробированы при обсуждении диссертации на кафедре гражданского права и процесса Института права и государственной службы Ульяновского государственного университета. Основные теоретические выводы и положения, научно-практические рекомендации изложены автором в опубликованных

работах. Автором диссертации разработан проект закона “О транспортно-экспедиционной деятельности”, который направлен на рассмотрение в Государственную Думу Федерального Собрания РФ.

Практическое значение результатов настоящего исследования состоит в том, что теоретические выводы и положения могут послужить интенсивному развитию транспортно-экспедиционной деятельности в Российской Федерации, ускорить темпы ее интеграции в мировое транспортное и экономическое сообщество, послужить развитию внешнеторговой деятельности. Результаты исследования могут быть использованы при дальнейшем исследовании вопросов договора транспортной экспедиции, при совершенствовании норм гражданского кодекса и уточнении положений федерального закона “О транспортно-экспедиционной деятельности”, транспортных уставов и кодексов. Разработанные в диссертации положения направлены на совместимость национальных норм о транспортно-экспедиционной деятельности с нормами существующих международных транспортных конвенций. Кроме того, выводы настоящего исследования могут быть использованы в процессе преподавания гражданского права, чтении спецкурсов по указанным вопросам, в ведомственной и судебно-арбитражной практике по разрешению вопросов исполнения договора транспортной экспедиции.

Структура диссертации детерминирована целью исследования и состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованной литературы.

Основное содержание работы.

Во “**Введении**” обосновывается актуальность и определяется степень разработанности темы диссертации, формулируются цели и основные задачи исследования, дается описание его методологической основы, характеристика научной новизны работы, а также теоретическая и практическая значимость полученных выводов. Приводятся сведения об опробовании результатов исследования. Во введении формулируются основные положения, выносимые на защиту.

В первой главе “**Понятие, виды, роль и место в системе обязательств договора транспортной экспедиции**” исследуется договор транспортной экспедиции на основе историко-правового анализа развития транспортно-экспедиционных отношений с 1850 г. до наших дней и эволюции научных взглядов, посвященных этой проблеме, дается общая характеристика договора транспортной экспедиции, производится отграничение договора транспортной экспедиции от других гражданско-правовых договоров.

Первый параграф “**Договор транспортной экспедиции по российскому дореволюционному и советскому праву**” посвящен историко-правовому исследованию договора транспортной экспедиции, его генезису и развитию. Договор транспортной экспедиции всегда рассматривался цивилистами как один из видов экспедиционного обслуживания. В научной литературе подчеркивалось, что вне связи с транспортом договор транспортной экспедиции существовать не может. Комплексному исследованию в рассматривае-

мый период были подвержены проблемы, вытекающие из природы вспомогательной перевозки, роли юридических и фактических действий при квалификации договора, централизованного завоза и вывоза грузов на станции железных дорог, возможности отнесения почтовых отправок к транспортно-экспедиционным услугам. Вплоть до принятия второй части ГК РФ, устойчивым считалось мнение о том, что к договору транспортной экспедиции следует субсидиарно применять либо договор поручения, либо договор комиссии. Это обстоятельство отражалось в законодательстве, что свидетельствовало о его несовершенстве. С принятием ныне действующего ГК сняты многие проблемы, связанные с правовым регулированием договора транспортной экспедиции, однако возникло множество новых.

Во втором параграфе “Общая характеристика договора транспортной экспедиции” диссертант отмечает значение договора транспортной экспедиции для регулирования отношений, складывающихся на рынке транспортных услуг, и подчеркивает, что этот договор освобождает предпринимателя от транспортных забот, и возлагает бремя их осуществления на экспедитора. Договор транспортной экспедиции относится к группе транспортных обязательств, под которыми следует понимать обязательства, в силу которых перевозчик, экспедитор либо экспедитор обязуется совершить в пользу другого лица – грузоотправителя, грузополучателя, пассажира, владельца транспортного средства, багажа или грузобагажа – перевозку либо определенные юридические и (или) фактические действия по оказанию транспортных услуг, связанных с перевозкой груза, а другое лицо – оплатить оказанные услуги в размере, установленном законодательством или соглашением сторон. Договор транспортной экспедиции является сложным обязательством, в котором можно обнаружить элементы договоров поручения, комиссии, хранения и др., и его нельзя относить к смешанным обязательствам¹, поскольку все элементы договора транспортной экспедиции подчинены единой правовой цели – предоставить грузоотправителю (грузополучателю), услуги, связанные с перевозкой грузов. Услуги транспортного экспедитора всегда направлены на удовлетворение интересов грузоотправителя либо грузополучателя, но не перевозчика, иначе налицо договор транспортного агентирования. Юридическая связь договора транспортной экспедиции с договором перевозки обусловлена наличием общей для обоих обязательств стороны- грузоотправителя (грузополучателя).

Договор транспортной экспедиции является возмездным, встречным, двусторонним, коммутативным договором на оказание услуг. Автор особо подчеркивает консенсуальный характер договора, и считает несостоятельным мнение тех, кто полагает, что договор транспортной экспедиции может быть

¹ К числу смешанных обязательств договор транспортной экспедиции относит В.П.Залесский в кн. Гражданское право. Ч.2./Отв.ред.Залесский В.П./М.:Восточный экспресс.,1998.-С.333.

как реальным, так и консенсуальным². Законодательство никак не связывает момент возникновения транспортно-экспедиционного отношения с необходимостью передачи груза экспедитору. Договор транспортной экспедиции не является публичным, поскольку многообразие транспортно-экспедиционных услуг не может обеспечить одинаковость условий для всех потребителей. Договор транспортной экспедиции относится к числу каузальных сделок и не является сделкой фидуциарной. Этот договор является производным от основного договора- перевозки грузов и без самостоятельного обязательства перевозки существовать не может.

Третий параграф “Отграничение договора транспортной экспедиции от отдельных видов договоров” посвящен исследованию специфических признаков договора транспортной экспедиции, позволяющих отграничить его от иных гражданско-правовых обязательств. Необходимость этого связана с устранением неопределенности в правоприменительной практике налоговых, таможенных, судебных и иных органов.

Договор транспортной экспедиции имеет предмет, отличный от предмета договора перевозки. Экспедитор может выполнять функции перевозчика, как и перевозчик может выполнять функции экспедитора. Однако, когда конкретный договор включает в себя элементы обоих обязательств, налицо смешанный договор. Диссертант отмечает, что договор транспортной экспедиции не может существовать без самостоятельного договора перевозки, поскольку в этом случае отсутствует сторона договора - грузоотправитель (грузополучатель). Предмет договора транспортной экспедиции не может содержать услугу по перевозке груза при организации доставки груза по схеме “от двери до двери”. “Вспомогательная” перевозка может быть предметом транспортно-экспедиционного обязательства лишь в тех случаях, когда она призвана обеспечить основной договор перевозки, по отношению к которому клиент экспедитора является грузоотправителем (грузополучателем). Законодательно следует закрепить следующее правило: “Экспедитор имеет право выполнить перевозку грузов своими собственными или арендованными средствами (фактический перевозчик), либо от своего имени заключить договор перевозки груза (договорной перевозчик). К таким отношениям применяется законодательство о перевозке грузов, с учетом правил закона о транспортно-экспедиционной деятельности”.

От договора хранения договор транспортной экспедиции отличает различная правовая направленность обязательств, презумпция возможности для транспортного экспедитора возлагать обязанности по исполнению договора на третье лицо. Следует также учитывать отличие хранения в рамках договора транспортной экспедиции и договора перевозки. Поскольку ответственность

² См. Гражданское право: Учеб.: Ч. II / Под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого., авторы главы Медведев Д. А., Смирнов В. Т. М., 2003. - С. 479; Гражданское право: Учеб.: Отв. ред. Суханов Е. А., автор главы Савичев Г. П. Т. 2., полутом 2. - М., БЕК, 2000. - С. 66; Залесский В. П. Указ. Соч. - С. 332.

транспортного экспедитора сохранность груза является одним из главных видов ответственности по договору, представляется целесообразным нормативно закрепить обязанность экспедитора выдать клиенту экспедиторскую расписку, подтверждающую переход ответственности за вверенный экспедитору груз.

Договор транспортной экспедиции имеет сходство с договорами поручения, комиссии и агентским договором. Главным критерием разграничения здесь выступает различная направленность названных обязательств. Представительские (прямые и косвенные) функции, присущие агентскому, коммиссионному договорам и договору поручения служат лишь одним из средств достижения цели договора транспортной экспедиции - освобождение грузоотправителя (грузополучателя) от несвойственных ему забот, связанных с перевозкой. Законом не предусмотрено возможности субсидиарного применения к договору транспортной экспедиции договоров поручения, комиссии и агентского договора, возможна лишь аналогия закона. Экспедитор может исполнять услуги самостоятельно, не вступая при этом в отношения с третьими лицами.

Агентский договор в отличие от договора транспортной экспедиции всегда длящийся. Длящиеся же отношения между клиентом и транспортным экспедитором следует оформлять договором об организации транспортно-экспедиционного обслуживания. Кроме того, по договору транспортной экспедиции экспедитор имеет лишь возможность совершать юридические действия от своего имени или от имени клиента, агент же всегда действует в интересах принципала перед третьими лицами. Экспедитор, в отличие от транспортного агента, выступает в интересах грузоотправителя, а не перевозчика. Одной из специфических черт деятельности транспортного экспедитора является необходимость действий на достаточно протяженном пространстве, поэтому ограничения, установленные ст.1007 ГК, также являются аргументом против субсидиарного применения норм главы 52 ГК к договору транспортной экспедиции. Агентский договор в отличие от договора транспортной экспедиции носит доверительный характер. На основании вышесказанного представляется необоснованным включение услуги по экспедированию груза в предмет договора морского агентирования в соответствии со ст.237 КТМ РФ.

Четвертый параграф “Виды договора транспортной экспедиции” посвящен дифференциации договора транспортной экспедиции на виды, которая на наш взгляд, должна быть произведена в целях определения договорных моделей договора транспортной экспедиции, нуждающихся в специальном правовом регулировании. Предлагается выделить следующие виды договора транспортной экспедиции:

1. Договор о полном транспортно-экспедиционном обеспечении, предметом которого является оказание полного комплекса экспедиторских услуг, необходимых для доставки груза от склада грузоотправителя до склада грузополучателя. Кроме того, на практике экспедиторы принимают на себя обязанности по перевозке груза, выступая в качестве оператора смешанной перевозки. В этом случае, экспедитор является коммерческим представителем, представ-

ляя сразу две стороны договора – грузоотправителя и перевозчика. Правовое регулирование, складывающихся при этом отношений, должно охватывать унификацию торгово-транспортных документов, введение единого (сквозного) перевозочного документа, предусматривающего единую ответственность экспедитора и единую ставку на весь маршрут следования.

2. Договор на выполнение услуг, связанных с перевозкой пассажиров, багажа, грузобагажа. Данный вид услуг направлен на удовлетворение потребностей граждан, повышению их комфорта при пассажирских перевозках, и должен оказываться с учетом закона “О защите прав потребителей” с установлением льгот малообеспеченным слоям населения. Оказание этого вида экспедиционных услуг целесообразно возложить на перевозчика.

3. Договор на выполнение услуг, связанных с фрахтованием транспортного средства. Выделение этого вида договора обусловлено тем, что услуги, связанные с фрахтованием, могут оказываться как в интересах перевозчика, так и в интересах грузоотправителя (грузополучателя). В последнем случае такие услуги квалифицируются как транспортно-экспедиционные.

4. Договор на выполнение услуг, связанных с международной перевозкой. Отношения, вытекающие из этого договора, осложнены наличием иностранного элемента.

5. Договор на организацию транспортно-экспедиционного обслуживания, который по своей природе является предварительным и призван регулировать отношения сторон договора транспортной экспедиции на долгосрочной основе.

Соответственно структура главы 41 ГК должна быть видоизменена и содержать общие правовые нормы, посвященные всем видам договора транспортной экспедиции, и специальные, регулирующие каждый из его видов.

Вторая глава “Основные элементы договора транспортной экспедиции” посвящена анализу предмета, формы и содержания договора, ответственности сторон по договору.

В первом параграфе “Предмет договора транспортной экспедиции” рассматриваются два больших блока действий экспедитора: 1. предоставление услуг, связанных с перевозкой груза; 2. организация услуг, связанных с перевозкой груза. Возможность самостоятельного выполнения экспедитором услуг позволяет отграничить договор транспортной экспедиции от договоров поручения, комиссии, агентирования. Ст. 801 ГК предусматривает деление транспортно-экспедиционных услуг на основные и дополнительные, которое по мнению диссертанта в настоящее время практического значения не имеет, поскольку не установлен критерий такого деления, а перечни, как основных, так и дополнительных услуг являются открытыми. Как мы полагаем, критерием такого деления не может служить принадлежность экспедиторских действий к юридическим или фактическим. Необходимая правовая связь экспедиционных услуг с перевозкой достигается наличием общей для двух договоров стороны-грузоотправителя (грузополучателя). Вместе с тем, правильная квалификация

юридических действий, выполняемых экспедитором, имеет большое значение, поэтому автором исследуются понятия юридических и фактических действий, а также юридических составов, как оснований возникновения транспортно-экспедиционных отношений. Одно и то же действие, например упаковка груза, может быть как юридическим, так и фактическим, и в той, или иной степени может служить причиной возникновения, изменения, либо прекращения гражданских прав и обязанностей. Возникновение, изменение либо прекращение правоотношения связывают с наличием одного или группы фактов, предусмотренных правовой нормой. При отсутствии хотя бы одного факта, предусмотренного нормой права, юридические права и обязанности остаются неизменными. Иная позиция ставит под сомнение определение правоотношения, как урегулированного нормами права общественного отношения, участники которого являются носителями субъективных прав и обязанностей. Если в качестве основания возникновения правоотношения нормой права предусмотрен юридический состав, то качество юридического факта будет иметь не последний из всех необходимых элементов состава, и никакой-либо иной факт, отраженный в гипотезе нормы, а вся совокупность элементов юридического состава. Поэтому неверным следует признать определение юридического состава, как совокупности юридических фактов³. В этой связи представляется необходимым дать более четкую формулировку рассматриваемым понятиям, при этом:

Под юридическим составом следует понимать факты реальной действительности, совокупность которых необходима и достаточна для того, чтобы норма права начала действовать на определенные общественные отношения.

Под юридическим действием следует понимать волевое действие субъекта, совершение которого необходимо и достаточно для приведения в действие нормы права, регулирующей поведение субъектов соответствующего общественного отношения.

Под фактическими действиями следует понимать волевые действия физических или юридических лиц, которые не предусмотрены гипотезой нормы права, либо, хотя и предусмотрены, но их наличия недостаточно для наступления, определенных нормой правовых последствий.

Неверным шагом законодателя, на наш взгляд, следует считать также закрепление возможности экспедитора совершать от имени клиента или от своего имени лишь одно юридическое действие- заключение договора перевозки. Эту возможность следует распространить на все юридические действия, предусмотренные договором транспортной экспедиции.

Диссертантом предлагается третью часть п.1.ст.801 ГК исключить, а вторую часть изложить в следующей редакции:

“Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора обеспечить полный комплекс услуг, связанных с пере-

³ См.Гражданское право.Общ.ред.Суханов Е.А.,т.1.М.:БЕК,1998.-С.328.

возкой груза, с момента принятия груза от грузоотправителя до сдачи его грузополучателю, в том числе – определить оптимальные маршрут перевозки груза, вид транспорта и перевозчика, обязанность заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза и иные необходимые для исполнения обязательства договоры, обеспечить отправку и получение груза, уплатить установленную плату за перевозку, выполнить таможенные формальности, погрузить и выгрузить груз, получить необходимые для экспорта и импорта документы и др.”

Во втором параграфе “Стороны договора транспортной экспедиции” диссертант раскрывает требования, предъявляемые к субъектам договора транспортной экспедиции. Представляется, что в качестве клиента договора транспортной экспедиции может быть грузоотправитель, либо грузополучатель, но не владелец груза, либо иное лицо. В рассматриваемом параграфе подчеркивается возможность выступления транспортного экспедитора в качестве коммерческого представителя, но с учетом специфики договора транспортной экспедиции. В настоящее время, как мы полагаем, ущемляются интересы некоммерческих организаций и довольно большого числа физических лиц, незарегистрированных в качестве предпринимателей, которые лишены права пользоваться услугами двойных посредников. Такое право им должно быть предоставлено, а ответственность экспедитора в этом случае должна быть повышена. Классификация экспедиторов может быть произведена по следующим признакам: по специализации; по месту оказания услуг; по виду деятельности; по сфере деятельности.

Экспедитор, исполняющий функции грузополучателя по договору перевозки, квалифицируется в качестве третьего лица. Договором в пользу третьего лица следует считать и договор транспортной экспедиции, в котором предусмотрена возможность требования грузополучателем, а не грузоотправителем, выполнения экспедиторских услуг по получению груза. При этом следует учитывать, что при частичном отказе третьего лица принять исполнение обязательства, первоначальный кредитор по договору не утрачивает возможность воспользоваться правами по договору. Кроме того, должник имеет право выдвигать против требований третьего лица все те возражения, которые он мог выдвинуть против кредитора.

В случае отказа грузополучателя принять надлежащее исполнение экспедитором своих обязательств по договору целесообразно исключить ответственность экспедитора за неисполнение договора в пользу третьего лица, поскольку в этом случае грузоотправитель утрачивает интерес в принятии исполнения экспедиторских услуг по получению груза.

В параграфе 3 “Форма и содержание договора транспортной экспедиции” рассмотрены особенности соответствующих договорных элементов.

Договор транспортной экспедиции, по мнению автора, должен заключаться в письменной форме. В качестве оферты клиентом может быть использован стандартизированный документ, именуемый “поручение на экспедирова-

ние”. Его письменный акцепт означает заключение договора транспортной экспедиции. В качестве оферты может рассматриваться и разовая заявка, содержащая в себе все существенные условия договора. Фактические действия по ее выполнению признаются акцептом. Транспортно-экспедиционные отношения могут быть основаны на юридическом составе- договоре и плане. Во всех случаях оферта должна иметь письменную форму. Часть 2 ст.802 ГК обязывает клиента выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обязанностей. Перспективным представляется и заключение экспедиторских сделок по интернету.

Предлагается использование единого экспедиторского документа, в случаях деятельности экспедитора в качестве оператора смешанной перевозки грузов. Такой документ предполагает единую ответственность экспедитора за весь комплекс услуг по доставке груза по схеме “от двери до двери”, единую ставку оплаты, и может быть как оборотным, так и необоротным.

Содержание договора транспортной экспедиции составляет совокупность прав и обязанностей сторон. При характеристике основных прав и обязанностей экспедитора, подробно исследуется его обязанность – организовать перевозку груза транспортом и по маршруту избранным клиентом или экспедитором. Названная обязанность охватывается понятием “выполнение”, а не “организация выполнения” услуг, связанных с перевозкой груза. Услуга по организации перевозки не должна трактоваться слишком широко, и не может в себе содержать ни самостоятельного обязательства по перевозке грузов, ни обязательства локомотивной тяги (буксировки)⁴. Она отлична от обязательств по организации перевозок и по организации транспортно-экспедиционного обслуживания, и не может иметь своим содержанием перевозку грузов, с которой связан договор транспортной экспедиции. Эта обязанность содержит в себе обязательства экспедитора заключить договор перевозки, обеспечить отправку и получение груза, поэтому представляется необоснованным перечисление в ч.2. п.1.ст.801 ГК РФ общей обязанности и ее составляющих, как однопорядковых обязательств. В этой связи предлагается исключить обязанность организовать перевозку из названной части ст.801ГК РФ, изложив эту часть в редакции, предложенной на с.13-14 автореферата.

Диссертант считает несостоятельной точку зрения С.П.Хмелева о том, что возлагаемые на экспедитора обязанности всегда включают либо сдачу груза на транспорт, либо принятие прибывшего в адрес клиента груза от органов транспорта, либо направления ему сообщения о прибытии груза⁵. Такое утверждение противоречит действующему законодательству и правовой при-

⁴ Иную позицию занимает В.В.Витрянский. См. Витрянский В.В. Новый Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (УЖТ) и договор перевозки.// Хозяйство и право, 2003, №4.-С.18-19.

⁵ См.Хмелев С.П. Договор транспортной экспедиции. Дисс....канд.юрид.наук. Саратов, 1999.-С.16.

роде договора транспортной экспедиции. Экспедитор в настоящее время может ограничиться, например, исполнением обязанности по упаковке груза.

Особое внимание уделяется основной обязанности клиента уплатить обусловленное договором транспортной экспедиции вознаграждение. Законом должно быть предусмотрено правило, в соответствии с которым, экспедитору предоставляется право удерживать переданный ему груз в обеспечение причитающихся ему платежей, если иное не установлено законом, иными правовыми актами, договором транспортной экспедиции или не вытекает из существа обязательства. Экспедитор сохраняет это право и в том случае, если груз принадлежит не самому клиенту, а третьему лицу по указанию клиента. Автор работы анализируется правовая природа дополнительных сборов по договору перевозки. Констатируется их отличие от платы, взимаемой перевозчиком за выполнение транспортно-экспедиционных услуг.

Согласно ст.804 ГК обязанностью клиента является предоставление документов и другой информации о свойствах груза, об условиях его перевозки, а также иных сведений, необходимых для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором. Автор исследования предлагает классифицировать информацию по различным основаниям: по форме информации, по ее принадлежности к свойствам груза, условиям его перевозок, по принадлежности ее к государственной тайне, по необходимости ее лицензирования.

В параграфе 4 “Ответственность по договору транспортной экспедиции” диссертантом предлагается деление ответственности за нарушения прав и обязанностей по договору транспортной экспедиции на четыре вида ответственности. Первый вид – ответственность экспедитора, действующего от имени клиента, т.е. действующего в качестве представителя (посредника). Нельзя признать справедливым то обстоятельство, что клиент, предоставляя экспедитору право действовать в отношениях с третьими лицами от своего имени либо выполнять услуги самостоятельно, рискует в большей степени, чем если бы он сам являлся участником сделки, либо иного правоотношения. Это обстоятельство учтено законодательством большинства развитых государств, признано международным экспедиторским сообществом. Второй вид – ответственность экспедитора, выполняющего услуги самостоятельно, либо действующего от своего собственного имени, т.е. действующего в качестве принципала. Отмечается, что если для правового регулирования первого вида ответственности достаточно всего несколько статей закона, то второй вид ответственности должен быть урегулирован более тщательно. Диссертант при рассмотрении каждого из перечисленных видов ответственности исследует вопросы ответственности экспедитора за утрату груза или ущерб, причиненный клиенту повреждением груза, за просрочку в доставке груза, за выдачу груза ненадлежащему грузополучателю, за выполнение транспортно-экспедиционных услуг третьими лицами. Ответственность экспедитора, действующего в качестве принципала, должна регулироваться по правилам главы 25 ГК РФ. Экспедитор-принципал, осуществляющий предпринимательскую

деятельность, должен нести ответственность по договору вне зависимости от вины. Исключение составляют лишь случаи, установленные ст.803 ГК, если нарушение экспедитором обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки. Однако, экспедитору во исполнение принятого на себя обязательства приходится заключать договоры не только с перевозчиками, но и с иными лицами, например хранителями, ответственность которых при возмездном и безвозмездном хранении существенно отличается. Представляется справедливым правило, предусмотренное ч.2.ст.803 ГК распространить и на отношения экспедитора с указанными лицами. Кроме того, целесообразно сторонам договора экспедиции при полном транспортно-экспедиционном обеспечении предоставить право предусматривать в договоре единую ответственность за весь комплекс услуг. Таким образом, с нашей точки зрения должно различаться четыре уровня ответственности экспедитора: 1. По общему правилу ответственность наступает вне зависимости от вины и регулируется нормами главы 25 ГК; 2.Экспедитор, действующий в качестве поверенного, несет ответственность за свои действия, и при возложении своих обязанностей на третьих лиц - при наличии своей вины; 3.при нарушении обязательства, вызванного ненадлежащим исполнением договора перевозчиком, хранителем, либо иным лицом, с которым экспедитор заключил договор во исполнение экспедиционного обязательства, ответственность наступает по правилам, по которым перед экспедитором отвечает соответствующее лицо; 4.при выпуске единого экспедиторского документа, подтверждающего обязательство экспедитора предоставить полный комплекс услуг, экспедитор принимает на себя единую повышенную ответственность, за что вправе требовать повышенного вознаграждения.

Целесообразно законодательно закрепить также следующее правило: ”При выдаче груза получателю экспедитор обязан проверить правильность заполнения предъявленных для получения документов и наличие печатей и подписей на них, но не обязан проверять подлинность печатей и подписей на этих документах. Если экспедитор надлежащим образом исполнил правила, установленные настоящей статьей, то риск передачи ненадлежащему грузополучателю ложится на грузоотправителя”.

Рассмотрены также в настоящем параграфе вопросы ответственности клиента за несвоевременное предъявление груза к перевозке, за непредоставление или несвоевременное предоставление экспедитору информации, необходимой для выполнения договора транспортной экспедиции, за неисполнение обязанности уплатить обусловленное договором или законом вознаграждение и компенсировать понесенные экспедитором затраты за выполнение экспедиторских услуг. Кроме того, исследуются вопросы ограничения ответственности, порядок рассмотрения и урегулирования споров.

В “Заключении” подводятся итоги исследования, формулируются выводы и рекомендации по совершенствованию законодательства.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

1. Морозов С.Ю. Предмет договора транспортной экспедиции // Российский юридический журнал. - 2001 - №3 с.45-47.
2. Морозов С.Ю. О применении норм договоров хранения, поручения, комиссии и агентирования к договору транспортной экспедиции. // Ученые записки Ульяновского государственного университета. Серия "Государство и право". Вып.1.(15). - Ульяновск: УлГУ – 2001. С.40-42.
3. Морозов С.Ю. Отграничение договора транспортной экспедиции от агентского договора. // Российский юридический журнал - 2003, №3. 0,7 п.л.
4. Морозов С.Ю. К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов. // Транспортное право. - 2003, №2. 0,7 п.л.

Подписано в печать 30.06.2003 г.
Формат 60х84 ¹/₁₆. Бумага офсетная.
Тираж 100 экз. Заказ № 587
Отпечатано во ФГУП ИПК “Ульяновский Дом печати”
432980, г.Ульяновск, ул.Гончарова,14.